

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Umgestaltung der Venloer Straße zwischen Ehrenfeldgürtel und Innere Kanalstraße
hier: 1. Bauabschnitt von Ehrenfeldgürtel bis Piusstraße/Fuchsstraße**

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	02.12.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	29.01.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, den 1. Bauabschnitt der Maßnahme „Umgestaltung der Venloer Straße“ zwischen Ehrenfeldgürtel und Piusstraße/Fuchsstraße gemäß der vorgelegten Ausbauplanung umzusetzen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Ehrenfeld uneingeschränkt zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 1.100.000,00,-- €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja € _____	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten € _____ € _____
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 12.06.2007 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf der Grundlage des vorgelegten Vorentwurfs die Ausbauplanung für die Umgestaltung der Venloer Straße zwischen Innere Kanalstraße und Ehrenfeldgürtel mit folgenden Änderungen und Ergänzungen

1. Die Grenze zwischen Stellplätzen und Bürgersteig ist nicht als Kante auszuführen, sondern als Markierung. Stattdessen muss ein schräger Übergang geschaffen werden.
2. Die Ablaufrinne ist so umzubauen, dass Radfahrer sicher fahren können.
3. Es sind alle Möglichkeiten der Markierung auszuschöpfen, z.B. Piktogramme alle 15 m auf dem Fahrradstreifen.
4. Anordnung von erhöhtem Ausmaß an Kontrollen durch Ordnungsamt und Polizei, um das Parken in der zweiten Reihe sowie in den Lieferzonen besser sicher zu stellen.
5. Es werden 10 Parkplätze entlang der Venloer Straße zu Fahrradparkplätzen mit entsprechenden Abstellanlagen umgewandelt.
6. Bei der Gestaltung der Flächen ist grundsätzlich die Möglichkeit für anliegende Gastronomiebetriebe zu berücksichtigen, Parkflächen vor ihrem Lokal für Außengastronomie nutzen zu können.

zu erstellen und die Finanzierung der Maßnahme über den Haushaltsplan-Entwurf für das Jahr 2008 sicherzustellen. Ein separater Baubeschluss, der Beschluss zur Bedarfsfeststellung und der Beschluss im Rahmen des Mittelfreigabeverfahrens sollen nach Rechtskraft des Hpl. 2008 eingeholt werden.“

Die Verwaltung beabsichtigt, kurzfristig den 1. Bauabschnitt der Venloer Straße im Abschnitt von Ehrenfeldgürtel bis Piusstraße/Fuchsstraße zu realisieren. Für den 2. Bauabschnitt von Piusstraße/Fuchsstraße bis Innere Kanalstraße bzw. darüber hinaus wird für die Erschließung der geplanten Moschee noch die Ausführungsplanung durch ein von der Türkisch-Islamischen Union der Anstalt für Religion e.V. (DITIB) beauftragtes Ingenieurbüro erstellt. Dieser Teilabschnitt ist nicht Bestandteil der Beschlussvorlage. Er wird dem Verkehrsausschuss zu einem späteren Zeitpunkt zur Beschlussfassung vorgelegt.

Zu den im o. g. Beschluss aufgeführten baulichen Änderungen und Ergänzungen nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- 1. Die Grenze zwischen Stellplätzen und Bürgersteig ist nicht als Kante auszuführen, sondern als Markierung. Stattdessen muss ein schräger Übergang geschaffen werden.**

Die Verwaltung hat die Auswirkungen eines niveaugleichen Überganges zwischen Gehweg und Parken untersucht und kommt zu folgenden Ergebnissen:

- a) Bei Beibehaltung der Kante zwischen Gehweg und Parken können sowohl der Gehweg wie auch der Parkstreifen mit einer Querneigung von 2,5% ausgeführt werden. Dies entspricht den geltenden Regeln der Technik. Die Anpassungsarbeiten würden sich auf einer Breite von ca. 2 m erstrecken (s. Anlage 1.1).
- b) Bei einem gleich bleibenden Gefälle von Hauswand bis zum Fahrbahnrand ergibt sich eine Querneigung von 4 %. Dies entspricht dem zulässigen Höchstwert von Querneigungen und sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Der Ausbaubereich würde sich auf einer Breite von ca. 6,5 m erstrecken und die Kosten um das 3,25-fache verteuern (s. Anlage 1.2).
- c) Um im Gehwegbereich eine Querneigung von 2,5 % einzuhalten, müsste der Bereich vom Fahrbahnrand in Richtung Bebauung auf einer Breite von ca. 4 m umgebaut werden. Gegenüber der ursprünglichen Planung würden sich die Kosten verdoppeln. Außerdem ergibt sich eine unzumutbare Querneigung von 5 % im Parkstreifen und einem Teil des Gehweges (s. Anlage 1.3).

Die Verwaltung hat den Vorentwurf zur Umgestaltung der Venloer Straße am 04.03.2008 den Behindertenverbänden vorgestellt. Seitens der sehbehinderten Mitbürger bestand der Wunsch nach einer ertastbaren Begrenzung zu den Parkständen, weil eine Orientierung entlang der Hauswand in einer Einkaufsstraße mit den vielfachen Auslagen der Geschäfte nicht möglich ist.

Aufgrund der vorgenannten Nachteile hat die Verwaltung einen niveaugleichen Übergang zwischen Gehweg und Parken nicht weiterverfolgt. Die Verwaltung empfiehlt, den Hochbord zwischen Gehweg und Parken bestehen zu lassen.

2. Die Ablaufrinne ist so umzubauen, dass Radfahrer sicher fahren können.

Die Breite der Ablaufrinne schwankt zwischen ca. 15 und 32 cm und befindet sich am äußersten rechten Rand des 1,50 m breiten Schutzstreifens für Radfahrer. Wenn der Radfahrer den Schutzstreifen mittig befährt, beträgt der Abstand zur Rinne selbst im ungünstigsten Fall noch 43 cm. Die vorhandenen, innerhalb des Schutzstreifens für Radfahrer liegenden Sinkkästen erhalten eine radfahrerfreundliche Abdeckung. Hierzu ist die Anpassung von insgesamt 87 Sinkkästen erforderlich, die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 16.000,- €. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer sieht die Verwaltung somit in ausreichendem Maß gegeben.

3. Es sind alle Möglichkeiten der Markierung auszuschöpfen, z.B. Piktogramme alle 15 m auf dem Fahrradstreifen.

Die Zweckbestimmung der Schutzstreifen für Radfahrer wird durch Radfahrerpiktogramme verdeutlicht. Sie werden gemäß den geltenden straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften in Abständen von ca. 30 m auf der Fahrbahn markiert.

5. Es werden 10 Parkplätze entlang der Venloer Straße zu Fahrradparkplätzen mit entsprechenden Abstellanlagen umgewandelt. (s. Anlage 4):

Die Verwaltung hat die Baumstandorte und die Lage der Stellplätze so überarbeitet, dass in den Einmündungsbereichen mehr Platz für Fahrradabstellanlagen geschaffen werden konnte. Die Neupflanzungen werden auf beiden Straßenseiten jeweils gegenüber, und in Längsrichtung mit einem Mindestabstand von 15 m angeordnet. Bei der Anordnung von 3 Kfz-Stellplätzen zwischen 2 Bäumen ergibt sich ein Achsabstand der Bäume von 17 m, bei 2 Kfz-Stellplätzen stehen die Bäume im Abstand von 12 m (östlich Philippstraße/Rothehausstraße). Insgesamt sind im 1. Bauabschnitt 3 Bäume weniger vorgesehen als heute vorhanden.

Auf der Fläche von 10 Kfz-Stellplätzen, die gemäß Beschluss in Parkflächen für Fahrräder umgewandelt werden sollen, würden 60 zusätzliche Fahrradabstellplätze entstehen. Tatsächlich sieht

die Planung insgesamt 177 weitere Fahrradabstellplätze gegenüber dem heutigen Bestand vor. Aufgrund der systematischen Planung und der angenommenen Stellplatzlänge von 5 m ist die Parkplatzbilanz ausgeglichen. Die Verwaltung geht daher davon aus, dass dieser Teilbeschluss erfüllt ist.

Die Verwaltung hat vor Ort eine Bedarfsermittlung durchgeführt. Durchschnittlich sind im Planungsbereich 312 Räder geparkt. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze im 1. Bauabschnitt erhöht sich um 177. Somit liegt das Angebot (378 Stellplätze) um rund 25% über dem tatsächlich ermittelten Bedarf.

Aus gestalterischen Gründen sollen die jetzt verwendeten Fahrradabstellanlagen vom Modell „Quadriga“ gegen das Modell „Gotik“ (Haarnadeln) ausgetauscht werden. Hierzu wird die Verwaltung Verhandlungen mit der Kölner Außenwerbung GmbH (KAW) aufnehmen.

6. Bei der Gestaltung der Flächen ist grundsätzlich die Möglichkeit für anliegende Gastronomiebetriebe zu berücksichtigen, Parkflächen vor ihrem Lokal für Außengastronomie nutzen zu können (s. Anlage 4):

Für die anliegenden Gastronomiebetriebe wurden entsprechende Flächen für Außengastronomie berücksichtigt. Durch Verzicht auf den Bau von Stellplätzen werden diese Flächen als Gehwegbereiche ausgebaut. In der Regel werden die Außengastronomien zwischen Gehweg und Fahrbahn angeordnet, damit der Fußgängerverkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Insgesamt werden auf dem 1. Bauabschnitt der Venloer Straße 17 Außengastronomien betrieben, wovon 10 genehmigt sind. Sofern nach der Umgestaltung der Venloer Straße die anliegenden Gastronomiebetriebe keine Außengastronomie beantragen, können diese Flächen für zusätzliche Fahrradabstellplätze genutzt werden.

Die Verwaltung war bestrebt, den Verlust an Kfz-Stellplätzen so gering wie möglich zu halten. Durch die geplante Markierung der Schutzstreifen für Radfahrer ist eine Erhöhung des Angebotes an Ladezonen erforderlich, um das Parken in zweiter Reihe zum Be- und Entladen zu unterbinden. Die Problematik dieses vor Ort zu beobachtenden Fehlverhaltens lässt sich nur dadurch entschärfen, dass ausreichend Flächen für den Lieferbedarf zur Verfügung gestellt werden. Die Fahrbahn wird durchgängig mit einem absoluten Halteverbot versehen, damit die Schutzstreifen für Radfahrer durchgängig befahrbar sind.

Von den nach der Umgestaltung zur Verfügung stehenden Kfz-Stellplätzen werden 35 als Ladezonen ausgewiesen (bisher 21 Stellplätze). Außerhalb der ausgewiesenen Zeiten für die Ladetätigkeiten stehen die Ladezonen für den Kfz-Verkehr als Stellplätze zur Verfügung.

Die Ladezonen sind in den Plänen nachrichtlich dargestellt. Die Anzahl, Länge und Lage der eingetragenen Ladezonen berücksichtigt den heutigen Bedarf. Da die Ladezonen lediglich mit Beschilderung ausgewiesen werden, können evtl. Anpassungen hinsichtlich Anzahl, Lage und Größe der Ladezonen kurzfristig erfolgen, sobald sich die Rahmenbedingungen (z.B. Geschäftsnutzungen) ändern sollten.

Infolge der vielseitigen Nutzungsansprüche in diesem Straßenabschnitt waren die Belange für Parken, Liefern, Fußgänger, Radfahrer und Außengastronomie zu berücksichtigen. Die Verwaltung hat bei der Planung einerseits die Vorgaben des Verkehrsausschusses berücksichtigt und sich zusätzlich am tatsächlichen Bedarf orientiert. Die Bilanz ergibt sich aus der Aufstellung in Anlage 4.

Die Wahlmöglichkeit der Radfahrer, den heutigen so genannten „anderen Radweg“ oder die Fahrbahn zu nutzen, hat in der Vergangenheit oft zu Konflikten und Unverständnis mit anderen Verkehrsteilnehmern geführt. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird eine eindeutige Regelung geschaffen und die Verkehrssicherheit erhöht.

Bei der Grundlagenermittlung für die Umgestaltung der Venloer Straße hat die Verwaltung einen Vergleich mit der charakteristisch gleichwertigen Neusser Straße durchgeführt. Dort konnte durch die Anlage von Schutzstreifen für Radfahrer das Unfallgeschehen erheblich gemindert werden. Für das Jahr 2005 betrug die Unfalldichte auf der Neusser Straße lediglich rund ein Viertel der Unfalldichte auf der Venloer Straße (s. nachstehende Tabelle).

Unfälle mit Radfahrereteiligung für das Jahr 2005		
Straße:	Venloer Straße (ohne Schutzstreifen für Radfahrer)	Neusser Straße (mit Schutzstreifen für Radfahrer)
Abschnitt:	von Ehrenfeldgürtel bis Innere Kanalstraße	von Kempener Straße bis Niehler Gürtel
Länge:	ca. 1.000 m	ca. 1.750 m
Straßenbreite:	ca. 20,5 m	ca. 22,0 m
DTV:	12.100 (südlich Ehrenfeldgürtel)	17.000 (nördlich Nordstraße)
Unfallzahlen:	38	18
Unfalldichte (Unfälle/km):	38,0	10,3

Auf der Venloer Straße ist ein sehr hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen. Durch den Rückbau der nicht benutzungspflichtigen Radwege können die Gehwege um ca. 40 cm verbreitert werden. Zusätzlich werden die Gehwege weitgehend von ihrer Möblierung freigeräumt, so dass die Fußgänger ungehindert passieren können. Fahrradständer und Abfallbehälter werden in die Eckbereiche versetzt. Parkscheinautomaten und Leuchten sollen zwischen Gehweg und Parkstreifen angeordnet werden. Die genauen Leuchtenstandorte werden im Rahmen der Planvereinbarung mit der Rhein-Energie noch abgestimmt.

Vor der Kirche St. Joseph, östlich der Neptunstraße, wird die Signalanlage abgebaut und durch einen Zebrastreifen ersetzt. Alle vorhandenen bzw. geplanten Fußgängerüberwege werden mit taktilen Leitelementen ausgerüstet.

Grundsätzlich wird das vorhandene Material wieder verwendet. In den Einmündungen der Nebenstraße werden die Einpflasterungen bis zur Häuserflucht verkürzt, um dieses Pflaster für die erforderlichen straßenbaulichen Maßnahmen zu nutzen.

Es ist vorgesehen im 1. Bauabschnitt, die straßenbaulichen Arbeiten von Ehrenfeldgürtel bis Piusstraße/Fuchsstraße ab Mitte 2009 umzusetzen. Zuvor sollen im Frühjahr 2009 die Bäume gefällt werden. Die Realisierung des 2. Bauabschnittes von Piusstraße/Fuchsstraße bis Innere Kanalstraße soll sich anschließen und ist auf den durch die Moschee bedingten Umbau der Venloer Straße abzustimmen.

Die Finanzierung erfolgt aus der Finanzposition 6604.578.5200.3 und der Finanzstelle 6604-1201-4-1000 (Venloer Straße, Innere Kanalstraße – Ehrenfeldgürtel). Die straßenbaulichen Maßnahmen sind im Doppelhaushalt 2008/2009 mit Gesamtkosten von 650.000,00 € ausgewiesen und veranschlagt. Die Finanzierung der Mehrkosten soll in 2009 im Rahmen des Mittelfreigabeverfahrens und über die Veranschlagung zum Hpl. 2010 sichergestellt werden.

Eine Beitragspflicht nach KAG wird durch diese Maßnahme nicht ausgelöst.

Die Umgestaltung des zweiten Bauabschnitts wird durch die DITIB im Rahmen eines Ausbauvertrages zur Sicherung der Verkehrserschließung der geplanten Moschee abgewickelt und finanziert.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Verwaltung hat für die Umgestaltung der Venloer Straße im Abschnitt von Ehrenfeldgürtel bis zum Bereich Piusstraße/Fuchsstraße (1. Bauabschnitt) die Ausführungsplanung erstellt. Im Zusammenhang mit der Baumsanierung entlang der Venloer Straße ist es vorgesehen, die Bäume im 1. Bauabschnitt im Zeitraum von Januar bis Februar 2009 zu fällen. Die straßenbaulichen Arbeiten sollen zeitnah nach den Baumfällungen erfolgen. Um den Baubeginn Mitte 2009 zu gewährleisten, benötigt die Verwaltung für die Einleitung des Vergabeverfahrens den Baubeschluss bis Ende 2009.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1, 2, 3 und 4